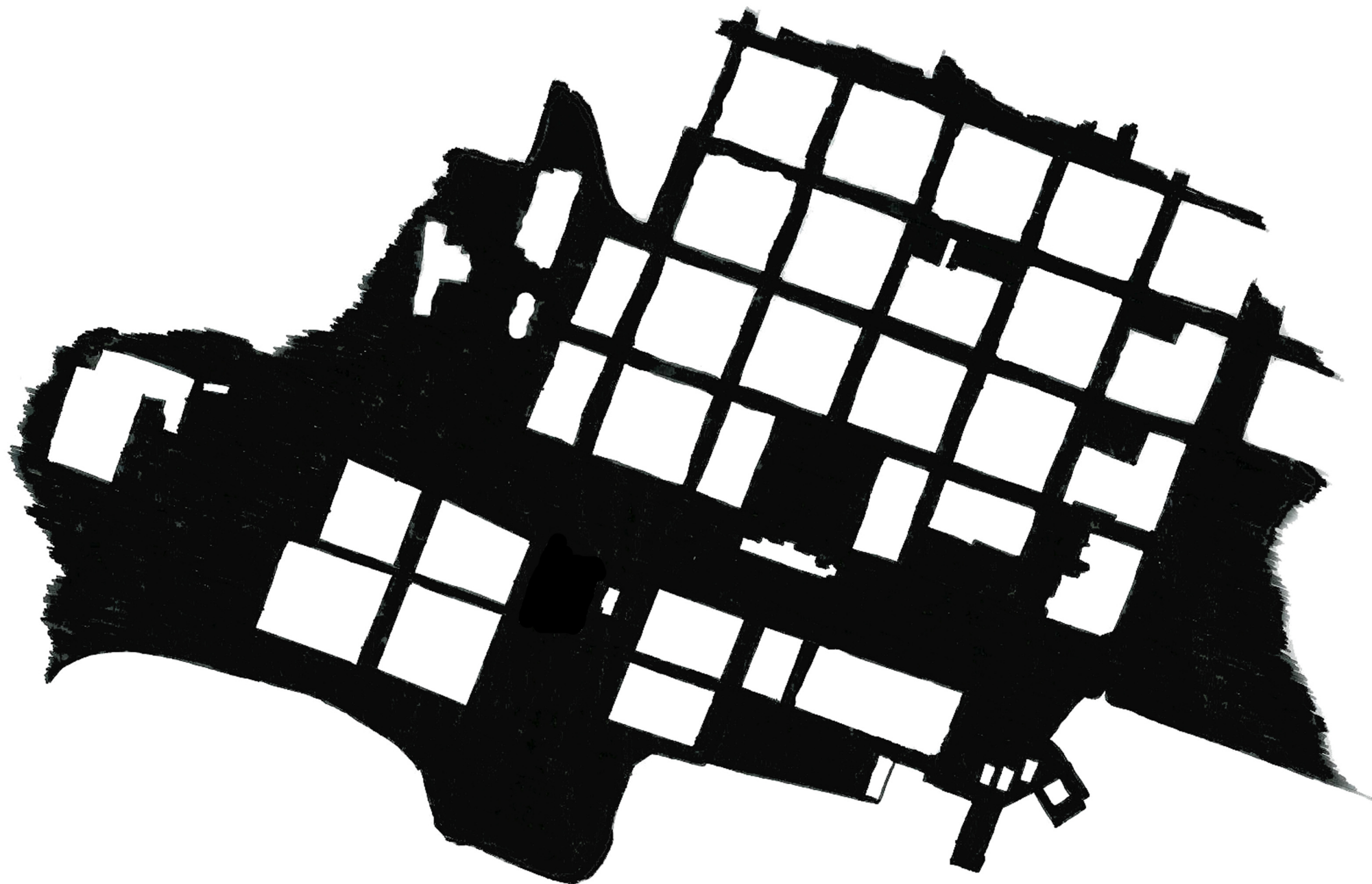


Utformning av hamnområdet i Arvika

-Stadsbild och offentliga miljöer



Maria Lindström
Examensarbete, 20 p
2006/2007

Landskapsarkitektprogrammet
Institutionen för stad och land
Sveriges Lantbruksuniversitet, SLU
Handledare: Kerstin Nordin
Examinator: Kristina Nilsson
Extern examinator: Kjell Nyström



Sammanfattning

Hamnverksamheten i Arvika hamn är nedlagd och den småindustri som etablerat sig i området har under de sista åren börjat avvecklas. I Arvika kommun pågår nu ett arbete med att ta fram en fördjupad översiktsplan för platsen. Kommunens intentioner för området är bland annat att integrera hamnområdet med resten av staden samt att Arvika ska tydliggöras som sjöstad, det vill säga att vattnet ska vara påtagligt i resten av stadskärnan. Hamnområdet ska också bidra till att attraktionskraften i staden ökar. Detta har därför varit utgångspunkterna i mitt examensarbete, som resulterar i ett förslag över hur hamnområdet skulle kunna utvecklas.

Jag har i mina analyser tittat på stadsbilden, hur området används idag samt de offentliga platserna i innerstaden. Stadsbildanalysen har inspirerats av Kevin Lynch och analysen över de offentliga platserna har inspirerats av Patrik Grahn's parkkaraktärer. Utifrån dessa analyser anser jag att det är viktigt att tillgängligheten till området förbättras för att det ska kunna integreras med resten av staden. Detta innebär att den barriär, som järnvägen utgör idag, måste minskas och att det behövs fler passager över järnvägen. För att området ska kännas som en naturlig fortsättning på stadskärnan bör här finnas en blandning av bostäder, verksamheter och offentliga miljöer. Om hamnområdet ska kunna bidra till att höja attraktionskraften i staden krävs också att det erbjuder något som lockar till sig både boende och besökare. Efter att ha analyserat de offentliga platserna i staden anser jag att det saknas kreativa lekplatser för de små barnen samt aktivitetsytor för de äldre barnen och ungdomarna. Förutom detta bör så många som möjligt av parkkaraktärerna ingå i de offentliga miljöerna för att erbjuda ett stort spektra av olika aktiviteter.

I mitt förslag får hamnområdet samma struktur som innerstaden. De räta gatorna fortsätter söder om järnvägen ner mot vattnet och på så sätt kan man få små glimtar av sjön även högre upp i staden. Genom att hamnområdet får samma struktur som innerstaden förstärks även känslan av att de två områdena hör ihop. Här finns ett mindre bostadsområde med radhus och flerfamiljshus samt några kvarter där verksamheter och bostäder blandas. De offentliga miljöerna innehåller en robust och kreativ lekplats för barnen samt en skateboardpark för ungdomarna. Det finns även ett område rikt på växter samt stora öppna gräsytor som breder ut sig ner mot vattnet.

Summary

The harbour in Arvika is closed down and the industry that has been established in the area is now beeing wound up. A deepened comprehensive plan for the area is under progress in the municipality. The intentions are for instance that the harbour should be integrated with the city and that Arvika is facing a lake should be more apparent from the city center. The harbour should also contribute to a more attractive city. These intentions have hence been the starting point of my undergraduate theses, which has resulted in a proposal on how to develop the harbour.

During the process I have analysed the city image, how the area is used today and the public places in the city centre. The analysis of the city image has been inspired by Kevin Lynch and the analysis of the public places has been inspired by the park characteristics developed by Patrik Grahn. From these analyses I found it to be important that the accessibility to the area should be improved to integrate well with the city centre. This means that the barrier, formed by the railway, must become less tengible and that there is a need for more passages. For this area to be experienced as a natural continuation of the city centre it should contain a mixture of housing, buisness and public places. If the harbour is to contribute to a more attractive city, it must offer something to both residents and visitors. In my analysis of the public places I found that the city lacks of creative playgrounds for infants and areas for activities for older children and adolescents. Furthermore the public places should contain as many of the park characteristics as possible, to offer a wide spectrum of different activities.

In my proposal the harbour gets the same structure as the city centre. The straight streets continue south of the railway down to the lake, so you can catch a glimpse of the water futher up in the city. Since the harbour gets the same structure as the city centre, the sensation of integration is strengthened. In the area is a small residential area containing terrace houses, blocks of flats and a few blocks where there is a mixture of buisness and housing. The public places contain a robust and creative playground for children and a skateboard park for adolescents. There is also an area rich in plants and big open surfaces with lawns stretching out in front of the water.

Förord

Under 2006 och början av 2007 har jag gjort mitt examensarbete på Landskapsarkitektprogrammet vid institutionen för stad och land, SLU Ultuna. Examensarbetet omfattar 20 poäng och resultatet håller du i din hand.

Under året som gått har många hjälpt och stöttat mig. Tack till min handledare Kerstin Nordin för stöd under hela arbetets gång. Tack också till Kjell Nyström för information om Arvika kommuns planer samt material över området.

Ett varmt tack till vännerna Helena Nordh och Celina Fällbom, för att ni har diskuterat idéer, skisser och förslag, läst samt givit konstruktiv kritik. Till sist ett stort tack till min familj, som lyssnat, läst och funnits till hands.

Inledning	1
Arvika	2
Hamnen	2
Området idag och planer för framtiden	3
<i>Parker</i>	4
<i>Verksamheter</i>	4
<i>Trafik</i>	5
Kulturmiljöanalys	5
Föroreningar och risk för översvämningar	5
Fördjupad översiktsplan för hamnområdet	6
Analys	7
Stadsbilden	7
Hur används området idag?	10
Offentliga platser i innerstaden	10
Varför är utemiljön viktig?	14
<i>Nödvändiga, valfria och sociala aktiviteter</i>	14
<i>Stadens grönområden i ett systemperspektiv</i>	14
<i>Vardagsmiljöns betydelse för hälsan</i>	14
Förslag	15
Områdets struktur	15
<i>Mångfald och variation</i>	16
<i>Tillgänglighet</i>	18
<i>Bostadsområdet</i>	18
<i>Kvarteren söder om järnvägsstationen</i>	19
<i>Hamntorget</i>	19
<i>Hamnplan</i>	19
<i>Västra Furunäsparken</i>	19
Ett hamnområde som lockar	21
Reflektioner	21
Källförteckning	22
Bilaga 1	

Inledning

Under min utbildning till landskapsarkitekt har ett stort intresse för samhällsfrågor och stadsbyggnad vuxit fram. Jag ville i mitt examensarbete fördjupa mina kunskaper inom detta område samt tillämpa mina förvärvade kunskaper i ett aktuellt projekt. Att valet föll på Arvika berodde delvis på att jag är uppvuxen i staden och tyckte det var spännande att få se med nya ögon på ett välbekant område. Det berodde även på att jag under utbildningen har gjort en del av min praktik på kommunen i Arvika och därigenom hört talas om vad som är på gång i staden.

I Arvika har hamnverksamheten tidigare varit av stor betydelse för stadens utveckling, men under årens lopp har området utvecklat en småindustrikaraktär som inte längre förknippas med hamnen. Eftersom vattenlederna inte har moderniserats i samma takt som järnvägen och vägarna, har det nu resulterat i att all hamnverksamhet är nedlagd. Det enda som finns kvar är turist- och fritidsbåtarna. Kommunen har beslutat att flytta på vissa av verksamheterna som är stationerade i hamnområdet och har påbörjat ett arbete med att ta fram en fördjupad översiktsplan för området, där riktlinjer för dess framtida utveckling ska tas fram. Kommunens intentioner är bland annat att hamnområdet ska integreras med resten av staden.

Tittar man på exempel i andra städer har det varit vanligt med stora bostadsprogram för liknande områden, till exempel Hammarby Sjöstad i Stockholm, Östra Hamnen i Västerås eller Norra Älvstranden i Göteborg. I ett före detta industriområde vid Themsen i London började man med att anlägga en modern park, London Barrier Park, med förhoppningen att rekreationsytorna vid vattnet skulle locka marknadskrafterna. Vad bör det då bli av Arvikas hamnområde i framtiden?

Jag har i detta arbete lämnat ett förslag på utformning av hamnområdet. Förslaget har sin utgångspunkt i att tydliggöra Arvika som sjöstad, det vill säga hur närheten till vattnet kan vara påtaglig i stadskärnan samt hur området kan bidra till att ytterligare öka attraktionskraften i staden, både för boende och för besökare. Jag har även tagit fasta på intentionen att området ska integreras med resten av staden. Vad innebär detta och vad krävs för att området ska kännas som en del

av staden? För att komma fram till ett förslag har jag gjort en analys av stadsbilden, hur området fungerar idag samt hur det hänger ihop med resten av staden. Jag har även gjort en mindre analys över innerstadens offentliga platser, för att förstå hur hamnområdet ytterligare skulle kunna öka attraktionskraften i staden. Min förhoppning är att examensarbetet ska kunna fungera som underlag inom Arvika kommun för fortsatt diskussion om hamnområdets framtida utveckling. Där ingen källa till fotografierna anges är det jag som är fotograf.

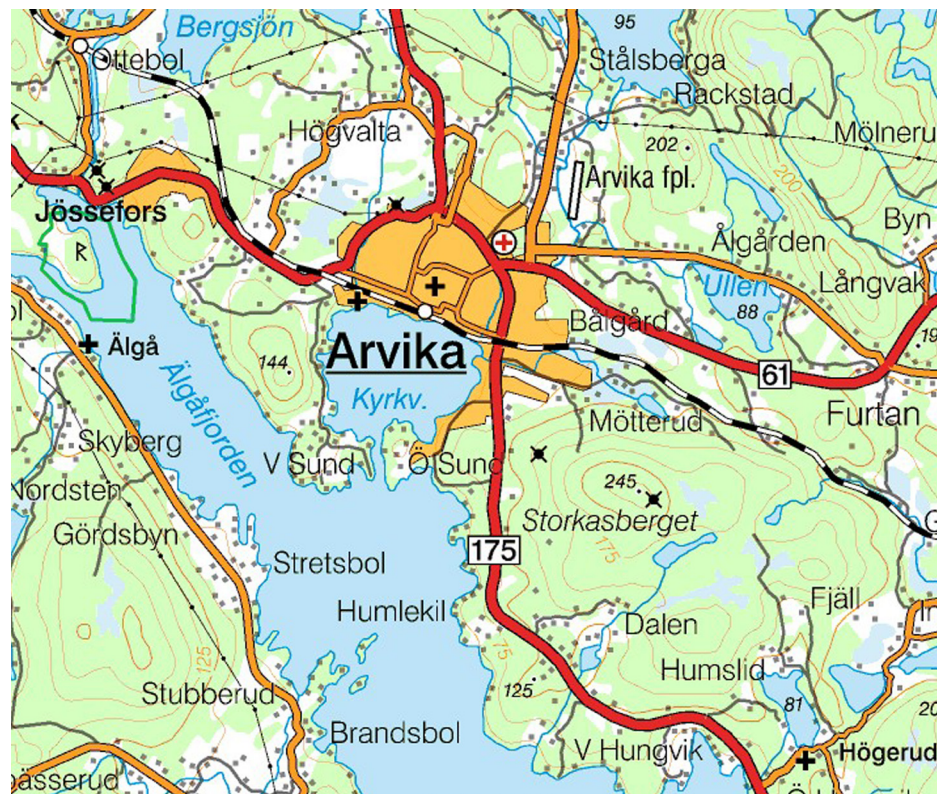


Arvika

Foto: Arvika kommuns bildarkiv

Arvika

I början av 1800-talet (Nordenberg, 1986) beslutade kung Karl XIV Johan att anlägga en köpstad i Arvika socken vid sjön Glafs fjorden i västra Värmland, för att reglera den livliga handeln som förekom över gränsen till Norge. Vattenleden hade varit betydelsefull ända sedan vikingatiden och kallas än idag för "Vikingaleden". Köpingen anlades 1811 och kom till att börja med att kallas för Oscars stad efter Karl XIV Johans son Oscar, men så småningom togs namnet Arvika tillbaka. För att kunna välja den ideala stadsplanen, rutnätsstaden, upprättades den över ett jungfruligt område. Köpingens läge, med direkt vattenförbindelse till havet via Väner och Göteborgs hamn, medförde att sjöfarten fick en mycket stor betydelse.



Arvika vid sjön Glafs fjorden
Karta: www.lantmateriet.se

Öppnandet av järnvägssträckningen Stockholm-Oslo 1871 (Nordström, 1999) var av ekonomiska och politiska skäl. Även då skulle det alltför självständiga Norge knytas närmare Sverige. Stadsplanen kom att överensstämja med A W Edelsvärds idealplan för en järnvägsstad, med en centralaxel genom rutnätsstaden, järnvägsstationen som fondbyggnad i söder och så småningom Trefaldighetskyrkan som dess motpol i norr. Edelsvärd var Statens järnvägars förste chefsarkitekt. Järnvägsdragningen och stationen kom också att dela av köpingen och torget från hamnområdet och sjön.

Genom järnvägens tillkomst (Nordenberg, 1986) och de goda sjöförbindelserna fick Arvika möjligheter till en industriell framtid. Här fanns bland annat tobaksfabrik, pianofabrik, vagnfabrik, ullspinneri och Arvikaverken. Invånarantalet ökade snabbt och utvecklingen formligen exploderade. 1911 fick Arvika sina stadsprivilegier.

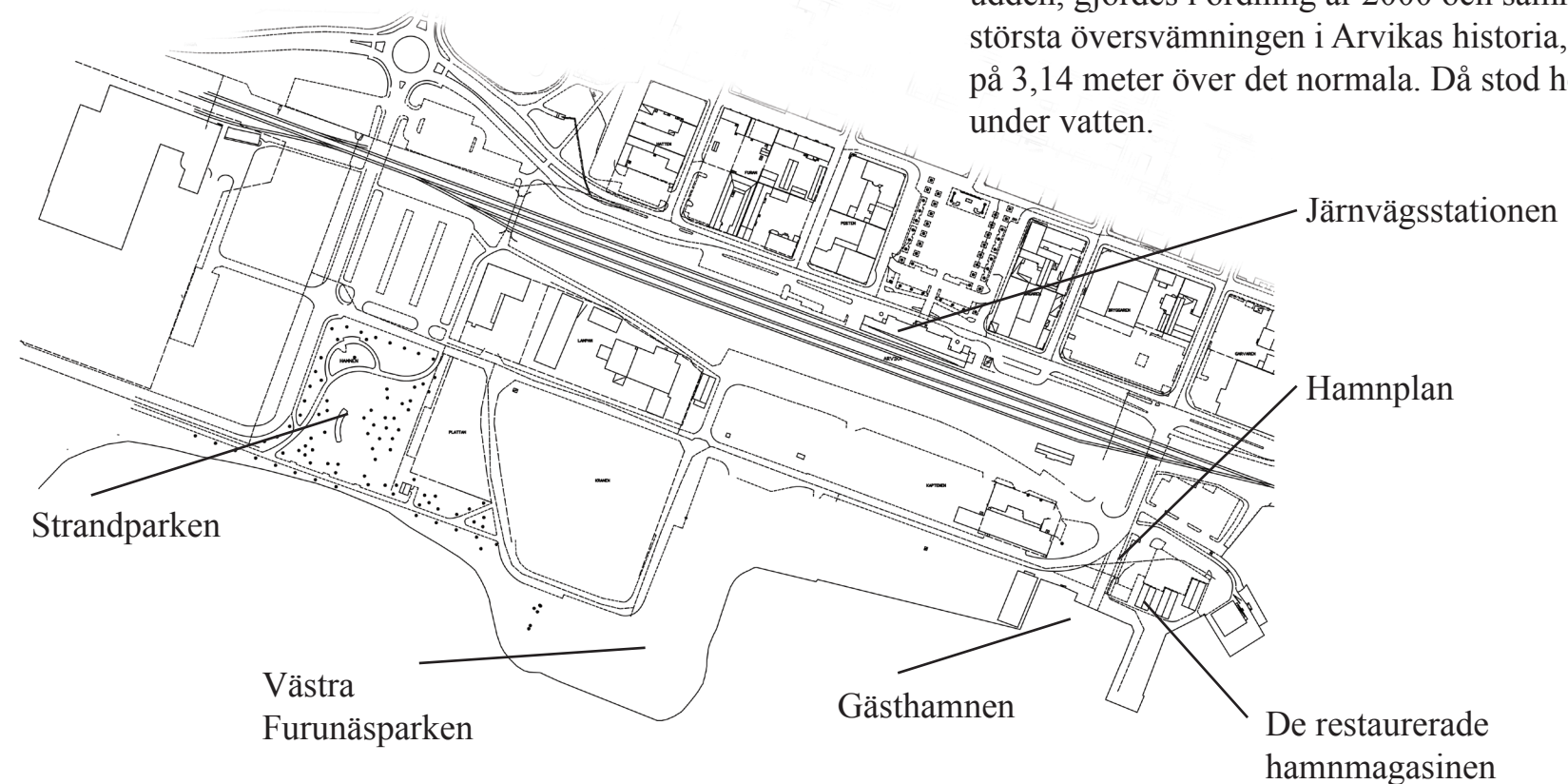
Hamnen

Hamnområdet består nästan uteslutande (Emilsson, 2005) av utfylld mark. Fyllningen är 0,3-5 meter mäktig och består av ett mycket heterogent material; silt, sand, grus, sten och block blandat med tegel, metallskrot, trä, murbruk, aska, slagg, betong, glas och papper. Under fyllnaden följer lera och silt, som är den naturliga jordarten i detta område.

I mitten av 1800-talet (Nordström & Gustafsson, 2001 & 2002) övertog köpingen de olika affärsmännens privata bryggor. Ångbåtstrafiken tilltog och det medförde att ett stort

antal nya industrier kunde etablera sig. I början av 1900-talet byggdes magasin och fabrikslokaler på pålar ute i vattnet. Under hamnens storhetstid fanns även bland annat bryggor, kallbadhus, väntpaviljong och varuskjul. Under 30-talet upphörde passagerartrafiken med båt, på grund av den ökande konkurrensen av bilar och bussar. Efter andra världskriget fick sjöfarten en allt mindre betydelse även för godstransporter, då vattenlederna inte moderniserades i samma takt som väg- och järnvägsnätet. Till en början var virke det huvudsakliga fraktgodset, men dessa transporter blev för omfattande för hamnen och farlederna. Istället ökade oljeimporten och stora cisterner byggdes. Detta medförde även att olika företag som inte hade anknytning till sjöfarten började etablera sig i hamnområdet i mitten av 1900-talet. All nyttosjöfart upphörde 1993. Idag är det endast turist- och fritidsbåtar som använder farlederna.

Hamnområdet har nu börjat förändras. 1994 anlades Strandparken (Persebo, 060915) i områdets västra delar. Året efter restaurerades två av de gamla hamnmagasinen (Nordström & Gustafsson, 2001 & 2002) som står vid kajkanten. 1996 gjordes Hamnplan, området vid hamnmagasinen, i ordning med bland annat smågatsten, sittplatser och en gästhamn. Västra Furunäsparken, ute på udden, gjordes i ordning år 2000 och samma år var även den största översvämningen i Arvikas historia, med en vattennivå på 3,14 meter över det normala. Då stod hela hamnområdet under vatten.



Området idag och planer för framtiden

Arvika ligger i en sydsluttning vid Kyrkviken, som är en vik av sjön Glafs fjorden. Hamnen har förbindelse sjövägen med Göteborgs hamn, via Vänern, och ligger mycket centralt i

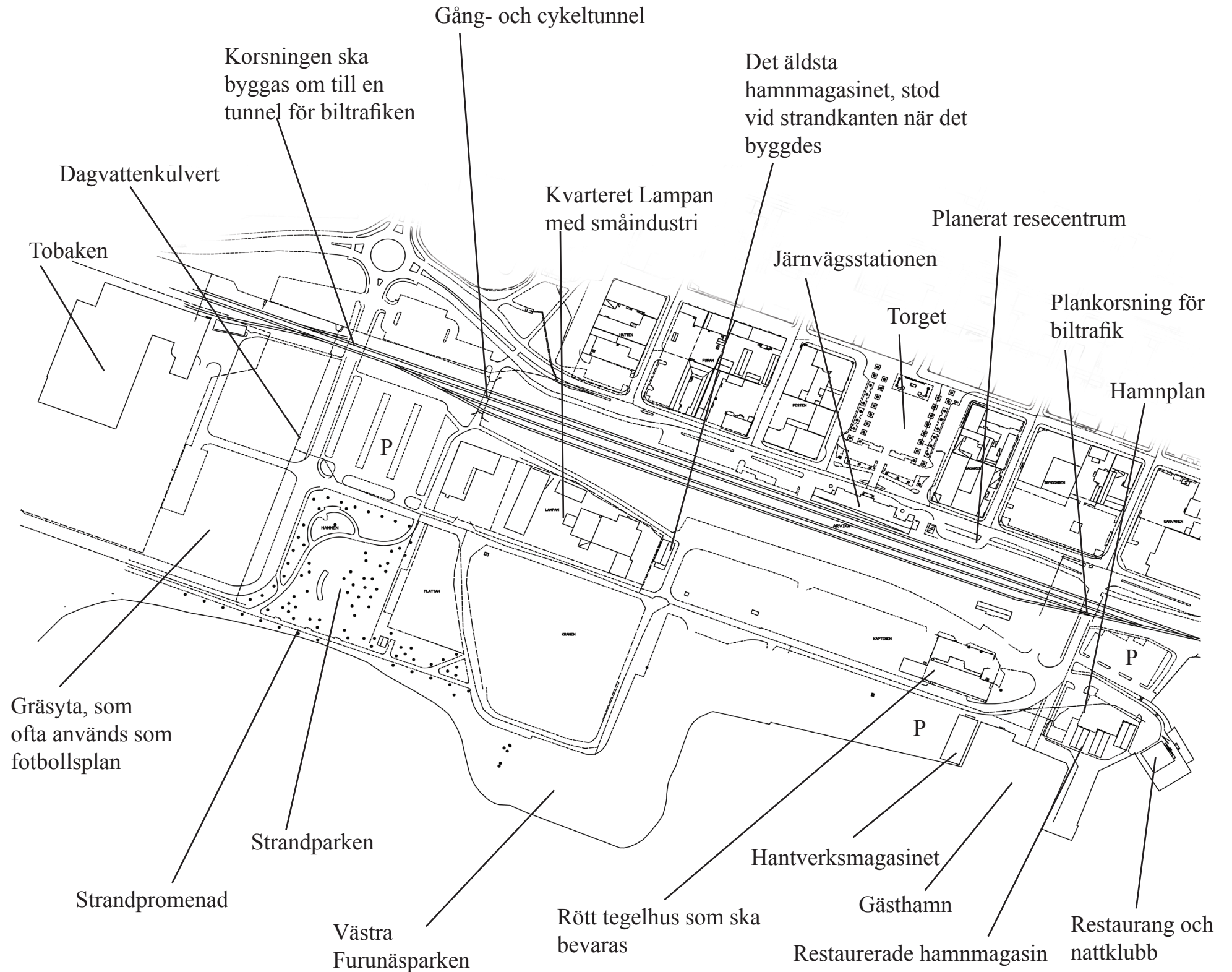


Arvika ligger i en sydsluttning ner mot sjön.

Foto: Arvika kommuns bildarkiv

Arvika, söder om järnvägsstationen. Hamnområdet avgränsas i norr av järnvägen och i söder och öster av sjön, se planen. I väster gränsar området till fastigheten Tobaken. Här har tidigare varit en tobaksfabrik, men byggnaden inrymmer idag bland annat Posten, Hälsokompaniet och Arvika Näringslivscenter (ANC). Byggnaden lever dock fortfarande kvar som Tobaken i folkmun och jag kommer därför att fortsätta kalla den för det i detta arbete. Hamnområdet är 730 meter långt och mellan 100 och 270 meter brett.

Hamnområdet innehåller idag Hamnplan, kvarteret Lampan, Västra Furunäsparken, Strandparken samt en gräsyta vid Tobaken, som används som fotbollsplan. Däremellan rivs byggnaderna och det är idag stora öde ytor. Kommunens intentioner är enligt Kjell Nyström (051209) att åtminstone Hamnplan ska bevaras. Intill Hamnplan ligger ett rött tegelhus, som ska bevaras av kulturhistoriska skäl, men verksamheten ska bytas ut. Huset är en till fyra våningar högt, i etapper. Hamnområdet innehåller även flera stora parkeringsplatser.



Parker

Strandparken anlades 1994 (Persebo, 060915) och är ritad av Friedhelm Boes. Tanken med parken var att få en grön oas vid vattnet samt att binda samman det gröna stråket runt viken. Stora delar av parken är träd i gräsmatta, men här finns även perennplanteringar, en sittgrupp, en liten fontän och en bäck. Parken gränsar mot vägar i väster och i norr.



Strandparken

Västra Furunäsparken gjordes i ordning 2000 (Nordström & Gustafsson, 2001) och ligger ute på udden. Den består av gräsytor med viss trädplantering. Längs strandkanten i öster står ett äldre bestånd alar och pilar. Strandkanten består av stenar.



Västra Furunäsparken

Verksamheter

Kvarteret Lampan innehåller småindustri. Här finns bland annat en elfirma, en rörfirma och ett företag som säljer motorsågar och trädgårdsmaskiner. Området är inhägnat med grönt Gunnebostängsel och överliggande taggtråd. Byggnaderna är av plåt och en till två våningar höga. Här finns även ett tegelhus som är tre våningar högt. Detta kvarter ska enligt Kjell Nyström (051209) inte flyttas. Inom detta område ligger även hamnområdets äldsta hamnmagasin, F-magasinet. Magasinet byggdes 1849 (Nordström & Gustafsson, 2001) och står idag i förfall. När magasinet byggdes stod det vid strandkanten, men idag står det långt in på land på grund av utfyllnaderna av området.



Hamnområdets äldsta magasin

Hamnplan gjordes i ordning 1996 (Nordström & Gustafsson, 2001 & 2002) med kullersten, smågatsten, sittplatser, skulpturer och en gästhamn, med bryggor och tillhörande service. Här finns två hamnmagasin från 1850, C- och D-magasinen. Dessa magasin restaurerades 1995 och är ursprungligen (Björklöf, 2002) kallförråd. Vid högt vattenstånd skapas en mycket fuktig inomhusmiljö, åtminstone i C-magasinet som inte har en gjuten bottenplatta. Sedan restaureringen har dock magasinen kunnat användas sommartid som utställningslokaler. E-magasinet från 1929 är ombyggt till Hantverksmagasinet och inrymmer bland annat möbelsnickeri, hattmakare, keramikverkstad och

evenemangslokalen Sjövinden. Restaurang Olssons brygga (Nordström & Gustafsson, 2002) och tillhörande magasin, A- och B-magasinen, är uppförda som ersättning till två äldre hamnmagasin, som förstördes i en brand 1981-82. Dessa byggnader anpassades exteriört till de kvarvarande magasinen.



Kvarteret Lampan



Hamnplan

Trafik

Det finns två vägar för biltrafik att ta sig till hamnområdet. Den ena är en plankorsning över järnvägen i väster, vid Tobaken. Den kommer att byggas om (Nyström, 051209) till en tunnel för biltrafiken. Den andra är också en plankorsning över järnvägen och ligger i förlängningen av Hamngatan, vid Hamnplan. Denna korsning kommer förmodligen att stängas i framtiden. Det finns även en gång- och cykeltunnel under järnvägen i väster, vid kvarteret Lampan. Både denna gång- och cykelväg och strandpromenaden leder fram till området i väster, men gör sedan ett uppehåll genom hamnområdet. En gång- och cykelväg fortsätter sedan från korsningen vid Hamnplan och vidare mot Stadsparken.

Järnvägen genom Arvika hör till stomnätet och är därmed av riksintresse (www.banverket.se). För ny bebyggelse invid järnvägen gäller skyddsavståndet 30 meter gällande urspårning, buller, vibrationer och elektromagnetiska fält. Det är dock möjligt att i exploateringen vidta skyddsåtgärder mot till exempel buller och vibrationer. Man kan dessutom tänka på rumsdistribution, sovrumsplacering, fasadmateriell, placering av utemiljöer med mera. Skyddsavståndet för parkeringsplatser är 15 meter och för gång- och cykelvägar eller bilvägar är det 9 meter. Järnvägen har idag (Nyström, 051209) åtta spår inne i centrum, men hälften av dessa spår ska tas bort. Samtidigt planeras en ökning av persontrafiken med tåg. Fler förbindelser med Oslo planeras samt fler pendelavgångar till Karlstad. Det planeras även för ett resecentrum öster om järnvägsstationen.

Kulturmiljöanalys

Enligt S. Björklöfs kulturmiljöanalys (2002) bör Hamnplans karaktär även i fortsättningen domineras av de två timrade hamnmagasinen, eftersom de är bevarade från den tid då hamnen var Arvikas livsnerv och har ett stort lokalhistoriskt värde. Byggnaderna ger information om byggnadssätt och användning. De två timrade magasinerna utgör även karaktäristiska landmärken. De syns från många platser i staden, från sjön och från bostadsområdena runt viken. Båda magasinerna är röda, men det ena har en vit gavel ut mot sjön. Detta signalerar status och tyder på att det har varit en paradbyggnad, kanske fungerade det också som ett landmärke



Siktlinje längs Hamngatan ner mot sjön



Hamnmagasin med vit och röd gavel

för ankommande fartyg. Mot staden är endast gavelröset vitt, förmodligen för att den övriga väggen skymdes av annan bebyggelse. Eventuell ny bebyggelse bör inte skymma magasinerna vare sig i väster eller från sjösidan. Eventuell ny bebyggelse i norr bör inte vara högre än att man även i fortsättningen kan skymta dem från olika platser i staden.

Siktlinjen längs Hamngatan (Björklöf, 2002) mot vattnet bör inte skymmas. Hamngatan var dessutom (Nordström & Gustafsson, 2001) den första gatan i staden som stensattes. Detta skedde 1923 och anledningen var att underlaget skulle hålla för det tunga godset som transporterades till och från hamnen.

Föroreningar och risk för översvämningar

Efter den svåra översvämningen 2000 (Nyström, 051209), där hela hamnområdet stod under vatten, har nu kommunen i Arvika ansökt hos Miljödomstolen om att bygga en damm i sundet till Glafs fjorden, som ska reglera vattennivån i Kyrkviken.

Vattnet i Kyrkviken (Nyström, 051209) är inte lämpligt för bad. I rapporten "Kyrkvikens vatten" (Arvika Nyheter, 060217) framkommer att en stor del av botten är syrefri samt att sjön de senaste åren har haft massiva algbloomningar. Kyrkviken är ett litet vatten som är starkt påverkat av föroreningar från verksamheter i hela tätorten. Sjön är även påverkad av en, i förhållande till sjöns storlek, relativt hög befolkning. Föroreningarna beror bland annat på orenat dagvattenutsläpp från staden samt dagvattenutsläpp via Viksälven, Mötterudsbäcken och Sävsjöälven. Möjligen påverkas vattenkvaliteten även av tidigare utsläpp. Sundet mellan Kyrkviken och Glafs fjorden (Emilsson, 2005) är dessutom relativt grunt och smalt samtidigt som den öppna vattenytan begränsas av vass. Detta försvårar vattenutbytet med Glafs fjorden. Allt detta sammantaget gör att Kyrkviken för närvarande inte lämpar sig för bad.

På grund av tidigare markanvändning av hamnområdet har en fördjupad riskbedömning (Emilsson, 2005) över föroreningar gjorts. Undersökningarna tyder på att fyllnadsmassorna i

området är förorenade med avseende på metaller, främst koppar, zink, bly och arsenik, men även till viss del kvicksilver och krom. Utbredningen är störst i de ytliga marklagren, där halterna generellt är en till tre gånger högre än riktvärdet. Även i de djupare jordlagren förekommer vissa områden med föroreningar av metaller. Eftersom fyllnadsmaterialet är mycket heterogent varierar troligen halten av metaller i hela området. Det finns även en utbredd förorening av organiska ämnen i de ytliga jordlagren samt några områden med föroreningar i de djupare lagren.

Om hamnområdet ska bebyggas med bostäder finns ett åtgärdsbehov över i stort sett hela området i de ytliga jordlagren. I de djupare jordlagren finns ett åtgärdsbehov i kvarteret Lampan, söder om detta kvarter samt de västra delarna av kajen. Föroreningarna går djupare än två meter i de västra delarna av kajen, där det tidigare har varit ett depåområde. Eftersom exponeringsrisken här är inandning av ånga inomhus, är en möjlig åtgärd att sätta in ett mekaniskt ventilerat golv eller bygga en konstruktion som medför att mycket små mängder av ånga kan tränga upp i byggnaden.

Om hamnområdet ska bebyggas med industri, kontor eller park finns ett åtgärdsbehov över i stort sett hela området i de ytliga jordlagren. I de djupare lagren finns ett åtgärdsbehov i delar av det före detta depåområdet, de västra delarna av kajen. Det finns även lokala föroreningar i området mellan kajen och järnvägsstationen som har ett åtgärdsbehov.

De analyser som har utförts på grundvattenprover från området tyder inte på att det finns en utbredd förorening i hamnområdet. De strandnära grundvattenprover som har analyserats tyder även på att spridningen med grundvatten är mycket liten. En lokal grundvattenförorening med cancerogena PAH finns dock i kvarteret Lampan och området söderut, men då föroreningen ligger ungefär två meter under markytan och halterna underskrider riktvärdet för inträngning av ånga till ovanliggande byggnader anses den inte utgöra någon risk för exponering till människor. Undersökningsområdet ligger inte inom vattenskyddsområde och det finns heller inga brunnar eller vattentäkter. Området har kommunalt dricksvatten och inga dricksvattenbrunnar har identifierats inom området.

Fördjupad översiktsplan för hamnområdet

Nuvarande översiktsplan (www.arvika.se) i Arvika är från 1990, men det pågår ett arbete med att ta fram en ny översiktsplan, ÖP 2006. Parallellt med det arbetet görs en fördjupad översiktsplan av hamnområdet, från hamnplan till Tobaken. Kommunen har tagit fram de ledstjärnor som ska prägla arbetet och avvägningarna samt visioner och mål som ska ligga till grund för översiktsplanen. Jag har nedan lyft ut de punkter som jag anser är av intresse för mitt arbete med hamnområdet.

Arvika ska tydliggöras som sjöstad. Det betyder att närheten till vattnet ska vara påtaglig även utanför hamnområdet samt att barriären mellan centrum och vattnet måste överbryggas. Man ska ta fasta på vattnets betydelse för människans välbefinnande samt göra vattnet tillgängligt i den sammanhängande grönstrukturen. Det är viktigt att olika rekreationsytor, lekplatser och mötesplatser skapas. Hamnområdet ska göras levande med boende, verksamheter och offentliga platser. Hamnverksamheter ska fokuseras kring fritidsbåtstrafiken, men även innehålla inslag av småskalig godstrafik för att livliggöra en viktig del av Arvika kulturarv. Bebyggelse, mark- och vattenområden ska användas på ett sätt som ger kommande generationer goda möjligheter till ett gott liv. Det är viktigt att vårda kulturarven, skydda värdefulla naturområden och minimera miljöpåverkan.

Centrum har en unik kvalitet som den attraktiva, pittoreska småstaden. Staden erbjuder ett starkt alternativ till större koncentrationer av externhandel i närregionen. De aspekter som gör centrum attraktivt måste bevaras och utvecklas, bland annat en livfull boendemiljö med offentliga mötesplatser, kulturmiljöer, centrumhandel och tillgänglighet. Hamnområdet ska också bidra till att öka attraktionskraften i staden. Arvika ska vara ett attraktivt besöksmål, vilket betyder att övernattningsmöjligheter för turismen behöver studeras. Stadens konkurrenskraft ligger i en attraktiv stadskärna, närheten till storslagen natur samt olika former av konsthantverk. Dessutom ska stadens entréer tydliggöras oavsett färd sätt. Struktur, stråk och målpunkter ska tydliggöras så att besökare och invånare upplever en hög grad av orienterbarhet.



En viktig del av stadens konkurrenskraft ligger i den storslagna naturen.

Analys

I mitt analysarbete har jag tittat på stadsbilden, hur området fungerar idag samt de offentliga platserna i innerstaden. Avsnittet följs även av en diskussion om varför utemiljön är viktig.

Stadsbilden

Utgångspunkten för mitt förslag är att tydliggöra Arvika som sjöstad, vilket innebär att närheten till vattnet ska vara påtaglig även utanför hamnområdet. Kommunens intentioner är även att förstärka den pittoreska småstaden. Detta sammantaget innebär att det är viktigt att ta reda på hur staden är uppbyggd idag, eftersom stadsbilden påverkar hur vi uppfattar staden. Jag har i min inventering och analys av hamnområdet därför utgått ifrån stadsbilden. Genom att besöka området och studera stadsplanen har jag tittat på hur området fungerar och hur det hänger ihop med resten av staden, se planen på nästa sida.

Arvikas innerstad är en rutnätsstad, med en centralaxel mellan Trefaldighetskyrkan och tågstationen. Trakten runtomkring är välbesökt av turister för den vackra naturen och de många sjöarna, men väl inne i stadskärnan är det lätt att glömma bort hur landskapet runt omkring ser ut. Jag har hört av flera som besökt Arvika att de inte förstått att staden ligger vid en sjö, eftersom järnvägsvallen skär av stadskärnan från hamnområdet och sjön.

Stadens fysiska former kan enligt Kevin Lynch (1960) delas in i fem olika element, som vi använder oss av för att förhålla oss till samt orientera oss i staden. De fem olika elementen är



Ett *stråk* är en koncentration av rörelse, en sträcka där många människor rör sig. I Arvika är järnvägen ett tydligt stråk. Det är många som pendlar med tåget och det är även många turister som anländer till staden på detta sätt.



En *barriär* är ett linjärt element mellan två områden, som kan vara mer eller mindre lätt att passera. Järnvägen i Arvika är idag en stark barriär, både fysiskt och visuellt.



Ett *område* har en gemensam, identifierbar karaktär. Stadskärnan i Arvika är ett tydligt område med sitt rutnätsmönster och den typiska småstadskaraktären.



En *knutpunkt* är en koncentration av en karaktär. Det kan vara till exempel en korsning eller en mötesplats. Hamnplan i Arvika med sin gästhamn fungerar sommartid som en knutpunkt.



Ett *landmärke* är ett fysiskt objekt, som är synligt från många håll i staden. Trefaldighetskyrkan i Arvika är ett tydligt landmärke, men om det förfallna magasinet i förgrunden rustades upp skulle även detta i framtiden kunna fungera som ett landmärke.

stråk, barriär, område, knutpunkt och landmärke. Min analys av stadsbilden är inspirerad av Kevin Lynchs element. Järnvägen är idag en stark barriär mellan stadskärnan och hamnområdet. Om dessa två områden ska kunna integreras krävs att barriären överbryggas på något sätt. Tillgängligheten till hamnområdet för gående, det vill säga stråken, är idag dålig. De stråk som finns upphör i detta område. För att området ska fungera bättre behöver de olika stråken bindas ihop. Om korsningen vid Hamngatan kommer att stängas i framtiden försämras även tillgängligheten för biltrafik.

Järnvägen är idag en stark barriär.

Detta stråk är också en infart till staden, som även leder över järnvägen. Den här vägen använder man för att ta sig till Tobaken, bostadsområdet Strand eller kyrkogården.

Stadskärnan är ett tydligt område, med sitt rutnätsmönster och den typiska småstadskaraktären.

Torget är en knutpunkt. Här anordnas torghandel och höstmarknad, men även annars fungerar platsen som en mötesplats.

Järnvägsgatan och järnvägen är tydliga stråk genom staden.

Området är luftigt och grönt. Här finns villaområden och en kyrkogård vid vattnet.

Tobaken är ett landmärke. Det är en stor gul tegelbyggnad som tidigare har varit en tobaksfabrik, men nu bytt verksamhet.

Strandpromenaden
leder fram till
hamnområdet.

Strandkanten kan uppfattas som en barriär på sommaren. Det är inte meningen att man ska bada i sjön och det finns, förutom vid gästhamnen, inga bryggor så man kan ta sig ut på vattnet. På vintern däremot, med en isbelagd sjö, fungerar strandkanten som en söm, som håller ihop två områden.

Hamnområdet har tidigare varit ett område med tydlig hamn- och småindustrikaraktär, men numera är det mest tydligt på grund av sina gränser mot omvärlden. Inom hamnområdet finns mindre områden, eller rum, som kvarteret Lampan, Strandparken och Hamnplan, som har en tydlig karaktär.

Det förfallna hamnmagasinet skulle i framtiden kunna fungera som ett landmärke, om det renoverades. Det syns tydligt innifrån staden och förmedlar ett kulturhistoriskt värde. Förutom byggnadssätt och användning visar det även var strandlinjen en gång i tiden har gått.

✓ Hamngatan är ett viktigt stråk, då detta är en av vägarna in i staden.


- Järnvägsstationen är en knutpunkt. Hit anländer man med tåg och taxi, i framtiden kanske även med buss om det planerade resecentrumet byggs.

Hamnplan fungerar som en knutpunkt. Här är mycket liv och rörelse, åtminstone sommartid. På Hamnplan parkerar man bilen, lägger till i gästhamnen, besöker restaurangen eller Hantverkermagasinet.

De renoverade hamnmagasinen fungerar som landmärken. De syns både från många platser i staden och från sjön.



Karta: ~~www.lantmateriet.se~~

-  Stråk
-  Barriär
-  Område
-  Knutpunkt
-  Landmärke

Hur används området idag?

För att hitta kvaliteter i området som är värda att bygga vidare på eller brister som behöver åtgärdas har jag tittat på hur hamnområdet används idag. Hela hamnområdet, förutom Hamnplan, känns otryggt kvällstid. Här finns stora öde platser, högvuxet ogräs och dåligt med belysning. Här är också ett tillhåll för ungdomar och raggarbilar.

Hamnplan har blivit en mötesplats på somrarna. Här finns gästhamn, utställningar, konsthantverk, parkering, restaurang och nattklubb. Det är mycket rörelse genom området med bilar, cyklar eller till fots. Här sitter människor och tittar på folklivet, antingen på bänkarna vid kajen eller ute på bryggorna. Här brukar det även anordnas tillfälliga arrangemang sommartid, så som konserter och festivaler. Den här platsen fungerar redan bra och har en kvalitet som är värd att bevara.



Hamnfestivalen på Hamnplan

Västra Furunäsparken används ganska flitigt under sommaren av campare och som rastplats. Här är det ganska vanligt att njuta av solen och medhavd fika, kanske även ett dopp i vattnet. Sitter man på en av de stora stenarna nere vid vattnet med staden i ryggen, är det lätt att glömma bort att man befinner sig mitt inne i staden. Denna känsla bör bevaras.



Här är det lätt att glömma att man befinner sig mitt inne i staden.

På de tomma parkeringarna i området är det flera ungdomar som åker skateboard. De har ofta med sig provisoriska ramper och ställningar som de åker på. De åker även på kvarlämnat material på de öde ytorna i området. Detta skulle kunna utvecklas till en aktivitetsplats inom hamnområdet.



De öde platserna används ofta av skateboardåkande ungdomar.

Den enda gång- och cykeltunneln som finns för att ta sig till området känns låg, trång och mörk. Höjden är 2,15 meter och väggarna är nerklottrade granitblock. Här finns heller ingen belysning. Idag möts man dessutom av en stor parkering samt av industriområdet med högvuxet gräs och trasiga neonskyltar. Platsen känns otrygg efter mörkrets inbrott.



Trång gång- och cykeltunnel

Strandparken är en trevlig park vid sjön, men läget för den känns inte helt naturligt som området ser ut idag. Parken ligger isolerad mellan två vägar och ett hus (huset ska dock rivas). Parken verkar inte vara särskilt använd idag. Det finns heller inga hus i närheten som kan ha utsikt över parken.

Vintertid är det många som övar sladdar med sina bilar i vinterväglaget inom hamnområdet. Ibland plogas en bilbana upp ute på sjön. Det är även många som pimplar, åker skridskor, skidor eller går promenader ute på sjön.

Offentliga platser i innerstaden

För att förstå hur hamnområdet skulle kunna bidra till att ytterligare höja attraktionskraften i staden har jag gjort en mindre analys gällande de offentliga miljöerna i innerstaden. Jag har i denna analys utgått ifrån Patrik Grahns parkkaraktärer.

Berggren-Bärring och Grahn (1995) beskriver hur människan urskiljer åtta karaktärer i beskrivningen av grönområden. Ett grönområde är enligt deras definition "... de områden som människor i denna studie uppfattar som rekreationsmark" (s.4). Ett grönområde med primär funktion som buffertzona mot industri, väg, järnväg eller annan störande verksamhet bör betraktas som ointressant ur rekreationssynpunkt. De olika karaktärerna främjar olika typer av aktiviteter. Parker som är varierade och har många karaktärer representerade attraherar fler besökare. Genom att använda dessa karaktärer i stadens grönområden kan med andra ord människors olika behov av aktiviteter i de offentliga rummen täckas in. Karaktärerna har vidareutvecklats av Patrik Grahn (2005) och i ett examensarbete av Helena Nordh (2006). Examensarbetet resulterar i ett nycklingsverktyg, se bilaga 1, som ska kunna användas vid utveckling, analys och gestaltning av nya och befintliga grönområden. Jag har i denna analys använt mig av detta nycklingsverktyg. De åtta karaktärerna är rymd, artrik, vild, allmänning, lustgård, festlig prydnadskaraktär, kulturhistoria och rofylld.



Rymd är känslan av att man träder in i en annan värld, en känsla av gränslöshet. Det kan vara volymen mellan marken och trädens krontak eller en vid utsikt över ett fält eller en sjö. Strandpromenaden, som leder fram till hamnområdet i Arvika, innehar denna känsla av gränslöshet.



Karaktären *artrik* har en mångfald av växter, insekter och djur att upptäcka samt olika livsformer, storlekar, beteenden, färger och former att studera. Karaktären kan man hitta i naturlika områden i staden eller i planteringar. På bilden ovan syns de artrika planteringarna i Stadsparken i Arvika.



Karaktären *vild* känns opåverkad av människan och ger känslan av mystik. Det ska vara orört, tyst och lugnt. Det kan vara platser där naturen tagit överhanden, men även platser med kontrollerad vegetation som ger ett vilt intryck. Styckåsskogen är ett skogsområde inne i staden, som har denna karaktär.



Allmänningen har stora, öppna ytor med en läplantering. Miljön ska vara robust och tålig samt kunna användas till bland annat idrott, lek och demonstrationer. Slagfältet i Arvika har dessa stora gräsytor, där man till exempel kan spela brännboll.



Lustgården är barnens egen miljö med lekutrustning, men även en robust miljö med klätterträd, stenar, buskar och gräsbevuxna slänter. Här bör finnas växter, djur att mata och kela med samt vatten att leka med. I Stadsparken finns den största lekplatsen i innerstaden.



Karaktären *festlig prydnadskaraktär* är en plats för social samvaro. Det finns ofta en permanent attraktion, som ett kafé, men det finns även utrymme för tillfälliga arrangemang. Platsen innehåller ofta skulpturer, fontäner och blomsterplanteringar. Torget i Arvika har denna karaktär.



Kulturhistoria innefattar spår av mänsklig verksamhet, det kan vara historiska objekt, som alléer, murar och kyrkogårdar, men det kan även vara en byst av en för platsen historiskt viktig person. Sågudden i Arvika är ett hembygdsmuseum där det finns mycket kulturhistoria.



Rofylld är en sinnesstämning som olika platser kan främja och den kan därför ingå i andra karaktärer. Det ska vara en lugn, trygg och ren miljö. På Sågudden kan man hitta en rofylld plats.

Det finns några grönytor inne i staden som jag bedömer inte har någon av dessa karaktärer och därmed inte har en funktion som rekreationsyta. De kan förstås ha en annan funktion i staden. De flesta offentliga platser i innerstaden är för små till ytan för att upplevas som rofyllda, eftersom biltrafiken blir för påträngande.

I min analys över stadens offentliga platser, se planen på nästa sida, kom jag fram till att det finns två större lekplatser inne i Arvika, som är välordnade med färdiga lekredskap. Det verkar dock saknas en robust och kreativ lekmiljö, med lösa föremål, klätterträd, slanter, vatten och så vidare. De två befintliga lekplatserna har dessutom sand som markmaterial, vilket gör att det saknas en lekplats som är tillgänglig för alla. När jag besökt de olika platserna i staden har jag också sett att de lite äldre barnen gärna cyklar på en kulle i Stadsparken. Efter att ha gjort praktik på kommunen i Arvika vet jag att det finns planer på att ”rusta upp” denna kulle, vilket kommer att försvåra för de barn som vill använda den till cykling och lek. Sommartid är det även många tonåringar som åker skateboard på öde ytor i hamnområdet. Det verkar med andra ord saknas aktivitetsytor för barn och ungdomar i alla åldrar.



Varför är utemiljön viktig?

Nödvändiga, valfria och sociala aktiviteter

Enligt Jan Gehl (1980) kan uteaktiviteterna i de offentliga rummen delas in i tre kategorier, de nödvändiga aktiviteterna, de valfria aktiviteterna och de sociala aktiviteterna. De nödvändiga aktiviteterna innefattar vardagsaktiviteter som att gå till skolan, vänta på bussen samt åka och handla och dessa utförs mer eller mindre oberoende av yttre fysiska förhållanden. Det innebär ändå att det är viktigt att den fysiska miljön fungerar gällande trafik, parkeringsplatser, entréer, gångvägar med mera, för att underlätta vardagen för stadens invånare. De frivilliga aktiviteterna däremot förekommer bara när de yttre förhållandena är verkligt goda. Det är aktiviteter man tar sig för när man får lust och när



Frivilliga aktiviteter, som att sitta i solen och njuta av tillvaron, förekommer bara när de yttre förhållandena är verkligt goda.

platsen inbjuder till det. Exempel på sådana aktiviteter kan vara att leka, ta en promenad eller sitta i solen och njuta av tillvaron. De sociala aktiviteterna är en följd av de två övriga aktivitetskategorierna. De uppkommer genom att människor möts och uppehåller sig i samma miljöer. Det kan till exempel handla om att hälsa och samtala med någon, barn som leker med andra barn eller att bara se och höra andra människor. Genom den fysiska utformningen kan alltså möjligheterna

till möten och passiva kontakter påverkas, vilket kan ha en kvalitet i sig men även ge förutsättningar för andra sociala aktiviteter och därmed en förhöjd livskvalitet.

I min analys över innerstadens offentliga platser har jag utgått ifrån Patrik Grahns parkkaraktärer (1995 & 2005). Dessa karaktärer täcker in människors olika behov av aktiviteter och ger med andra ord möjlighet till de frivilliga och sociala aktiviteter som Jan Gehl förordar. Det innebär att om hamnområdet i Arvika innehåller flera parkkaraktärer, så blir många boende och besökare attraherade av området. Finns det många kvaliteter som lockar är det större chans att området blir välbesökt och därmed integrerat i staden.

Stadens grönområden i ett systemperspektiv

Förutom att de offentliga miljöerna och framför allt stadens grönområden är viktiga ur ett socialt perspektiv, är de enligt Clas Florgård (2005) även viktiga ur ett ekonomiskt, biologiskt och funktionellt perspektiv, för folkhälsan samt ur ett rent skönhetsperspektiv. Grönstrukturen är dessutom, liksom vatten, viktig som stadsbyggnadselement. De är av betydelse för hur staden uppfattas och gör den orienterbar. Även Ulf Sandström (2001) anser att stadens grönområden bör ses i ett systemperspektiv, det vill säga att de kan fylla flera funktioner samtidigt. De kan fylla en pedagogisk funktion genom att vara utflyktsmål för skolbarn, vara en rekreationsyta, förbättra luftkvaliteten i staden, vara gynnsamma för den biologiska mångfalden samt ta hand om och rena dagvatten. Stadens natur kan dels erbjuda möjligheter till rikare upplevelser för stadsmänniskans vardagsliv, dels fungera som en refug för arter som är hotade i jord- och skogsbrukslandskapet. Vardagens närnatur har ett pedagogiskt värde som förmedlar kunskap om samband i naturen och därmed om viktiga naturvärden. Sandström påpekar även att vatten i form av sjöar, dammar och vattendrag är ett viktigt inslag i grönstrukturen, genom att skapa mångfald, vara spridningsvägar, locka till sig många djur och vara ett trevligt inslag i vardagsmiljön för stadens människor. Med bakgrund i detta anser jag att det är viktigt att inlemma sjön i grönstrukturen samt erbjuda stadens invånare ett större grönområde i närheten till både vatten med omgivande natur och stadens centrum.



Sjöar är ett viktigt inslag i grönstrukturen.

Vardagsmiljöns betydelse för hälsan

Flera studier visar även (Sandström, 2001) att människans vardagsmiljö har stor betydelse för hälsan. Stimulerande utemiljöer tillgodoser ofta behovet av återhämtning från vardagens stress för alla åldrar. De som mest utnyttjar stadens grönområden är barn upp till 12 år, därefter är det tonåringar och sedan pensionärerna mellan 65-75 år. I min analys över stadens offentliga miljöer blev resultatet att Arvika har ont om robusta och kreativa lekmiljöer för de mindre barnen samt aktivitetsytor för de äldre barnen och tonåringarna. För att öka hamnområdets attraktivitet bör det därför innehålla sådana platser.



Vardagsmiljön har betydelse för hälsan.

Förslag

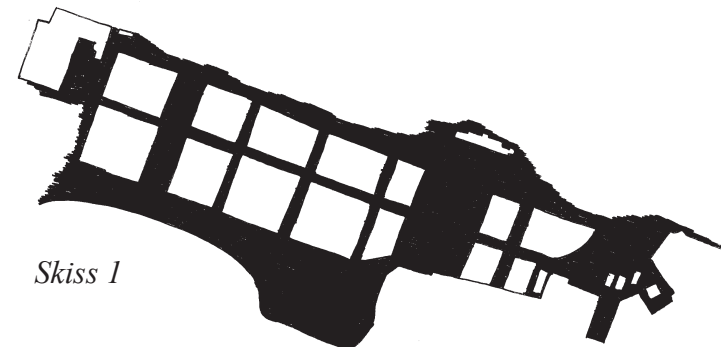
Hamnområdet i Arvika ligger centralt i staden. Här är nära till kommunikationer, offentlig och kommersiell service. Från området är det gångavstånd till exempelvis skolor, matbutiker, torget och tågstationen. Detta gör att det är ett bra läge att bygga på, vare sig det gäller bostäder eller nya verksamheter. Närheten till sjön och vacker natur gör naturligtvis läget ännu mer attraktivt, men det krävs att området integreras bättre med innerstaden. Området måste vara lättillgängligt och både invånare och besökare bör ha en anledning att besöka området. Vare sig det byggs bostäder, parker eller kontor krävs det åtgärder mot föroreningarna i marken. Eftersom det finns tekniska lösningar på dessa problem har jag valt att inte ta hänsyn till dem, utan istället låta stadsbilden och sociala värden vara utgångspunkt i mitt planförslag.

Områdets struktur

Arvikas stadskärna har ett tydligt rutnätsmönster, som är typiskt för 1800-talets stadsplaner. Bebyggelsen är mycket varierad när det gäller höjd, storlek och utformning. Inom samma kvarter kunde flera olika köpmän bygga upp sina butiker och hus beroende av hur förmögna de var. Idag är det samma byggherre som bygger allt inom ett större område, vilket gör att det är svårt att få samma måskalighet och variation i dagens byggande. För att bättre integrera hamnområdet med stadskärnan samt få en naturlig fortsättning på staden har jag valt att låta rutnätsmönstret fortsätta även söder om järnvägen. Genom att området får samma struktur som innerstaden kommer det att förstärka känslan av att de olika områdena hör ihop. Enligt Kevin Lynch (1960) är *områden* med en gemensam, identifierbar karaktär ett av de fem elementen som vi förhåller oss till i staden. Sett ur ett lite större perspektiv kan då innerstaden och hamnområdet upplevas som samma område, med tanke på struktur, kvartersstorlek, vägdragningar och så vidare. Tittar man sedan närmare på detta område kan man fortfarande se att de olika delarna särskiljer sig gällande byggnadsstil, utformning och tidsanda.

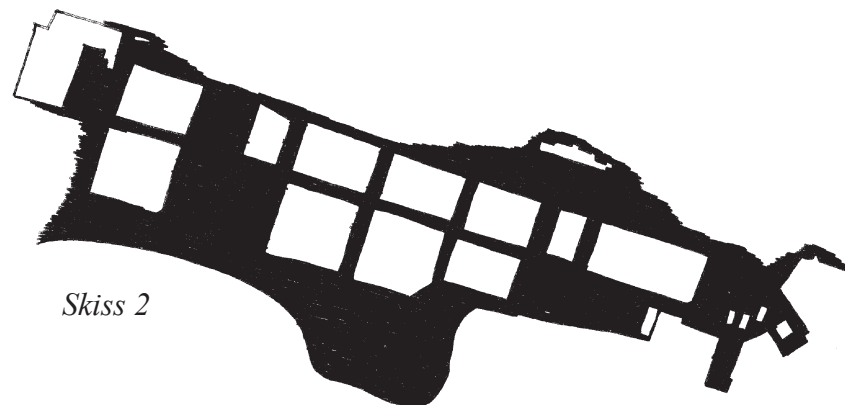
Genom att ”plocka bort” några kvarter i den täta rutnätsstrukturen lämnas plats åt de offentliga platserna. För att förstå var dessa offentliga platser bör ligga har jag gjort några ’figure-ground’-skisser (Carmona, m.fl., 2003) över

området. I dessa skisser är de offentliga miljöerna svarta och byggnader samt privata miljöer vita. Till en början ansåg jag att området mellan tågstationen och hamnen skulle hållas öppen med ett bredare parkområde, se skiss 1. På så sätt skulle hamnens betydelse för staden tydligt påvisas samt att



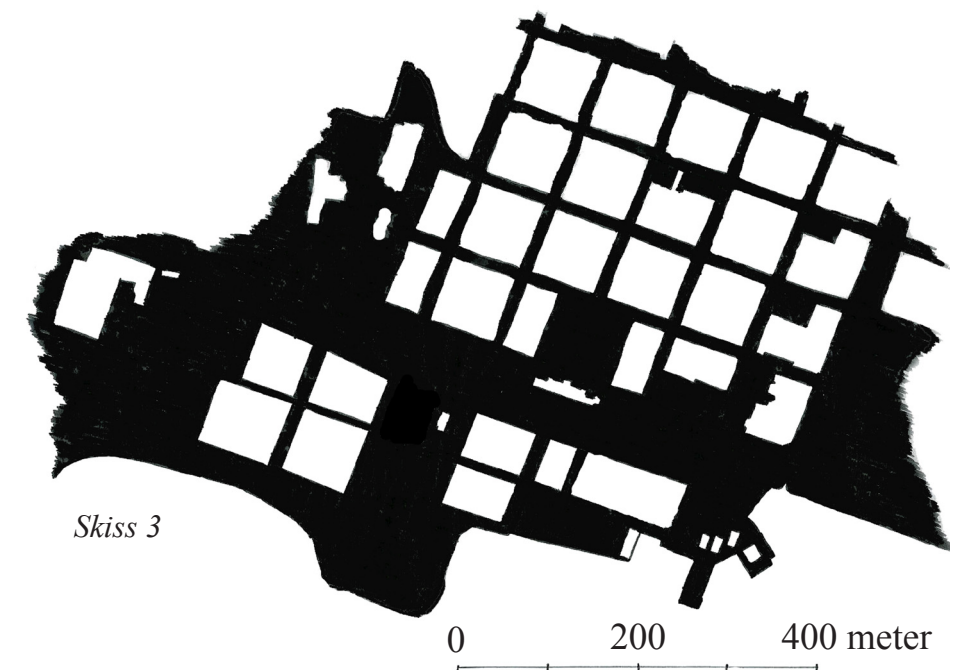
Skiss 1

närheten till vattnet skulle vara påtaglig när man anländer till staden. Efter att ha gjort den skissen upptäckte jag att parkområdet förmodligen skulle konkurrera för mycket med torget på andra sidan stationen. Strukturen känns inte heller helt naturlig. Genom att låta centralaxeln som löper genom staden fortsätta även söder om stationen bildas täta kvarter ända ner till kajkanten, se skiss 2. Vid vattnet öppnas de täta kvarteren upp till ett torg. Detta torg bör dock vara av en annan karaktär än det befintliga torget och Hamnplan för att inte konkurrera med dessa.



Skiss 2

Det bör inom hamnområdet finnas ett större grönområde. Idag ligger Strandparken i de västra delarna av området och strandpromenaden löper ända fram till udden, där det finns gräsytor vid vattnet. Skiss 2 visar hur strukturen över området är om grönytorna får ligga kvar. Jag anser att Strandparken känns felplacerad. Genom att i stället flytta parken längre österut och binda ihop den med udden får man ett större sammanhängande grönområde, se skiss 3. Parken kommer dessutom längre ifrån tunneln och den relativt trafikerade Strandvägen och blir på så sätt mer ostörd. Placeringen av parken enligt skiss 3 gör också att den är väl synlig från de centrala delarna av staden och på så sätt kan locka besökare. Denna struktur över området innebär även att det befintliga kvarteret med småindustri behöver flyttas. Jag anser att det är viktigare att få en sammanhängande helhet över området än att spara detta kvarter, särskilt med tanke på att all annan industriverksamhet flyttats från området. Gräsytan som ligger vid Tobaken är flitigt använd, som bland annat fotbollsplan, och får därför vara kvar.



Skiss 3

Kommunen har i sina visioner för den nya översiktsplanen skrivit att man ska uppleva en hög orienterbarhet när man anländer till staden, det vill säga att struktur, stråk och målpunkter ska tydliggöras. När man anländer till tågstationen kan man, som skiss 3 visar, se glimtar av sjön och får då en bättre förståelse för var man befinner sig. Genom att staden fortsätter söder om järnvägen, lockas man även att ta sig över spåren till detta område. Det är därför viktigt att det finns en lättillgänglig passage nära tågstationen och torget, som är viktiga *knutpunkter* i centrum och där det finns en



Centralaxeln genom staden. Det är viktigt att det finns en passage över järnvägen i närheten av tågstationen.

hög koncentration av människor. Eftersom de rätta gatorna fortsätter ner mot vattnet kan man få glimtar av sjön även högre upp i staden, men det bör finnas offentliga miljöer och verksamheter i hamnområdet som gör att invånare och besökare lockas hit och därmed upplever närheten till vattnet. Anländer man med båt till gästhamnen, som också är en *knutpunkt*, har man förmodligen sett att staden möter vattnet och kanske lockas att promenera västerut, för att på så sätt ta

sig in i staden. Det är ändå viktigt att även hålla korsningen vid Hamngatan öppen, eftersom man kan se den passagen tydligt från gästhamnen och därmed vet hur man ska ta sig över järnvägen.

Mångfald och variation

Den typiska småstaden kännetecknas ofta av att bostäder, butiker, verksamheter och offentliga platser samsas på en liten yta. Här finns mångfald och variation. Detta kan också liknas vid Jane Jacobs teorier (Lidskog m.fl., 2001) i ”Den amerikanska storstadens liv och förfall” om hur en trygg stad skapas. Hon menar att tryggheten växer fram ur att människor ständigt är i rörelse på gator och torg. Man kan känna sig trygg bland främlingar, eftersom det finns en möjlighet att se och att bli sedd vilket ger en social kontroll. Bostäder bör blandas med butiker, restauranger, hantverkslokaler, biografier med mera. Husen ska helst vara av varierande ålder och lägenheterna av varierande storlekar, vilket gör att befolkningen är från olika åldersgrupper och olika sociala grupper. Det bildas en mångfald och variation som skapar den trygga staden.

I mitt förslag har kvarteren söder om järnvägsstationen denna variation, med plats för verksamheter och butiker i bottenplan samt lägenheter på de övriga planerna. Vid kajkanten öppnar den täta strukturen upp sig till ett torg. Från det gamla hamnmagasinet vid järnvägen sträcker sig ett större grönområde ner mot vattnet och fortsätter längs med strandkanten västerut, där det binds ihop med den nuvarande strandpromenaden och knyter på så sätt ihop det stråk som är uppbrutet idag. I de västra kvarteren i hamnområdet är ett mindre bostadsområde, här bör dock finnas en variation av olika typer av boende. Sett till hela hamnområdet finns en variation av verksamheter, boende och offentliga platser.

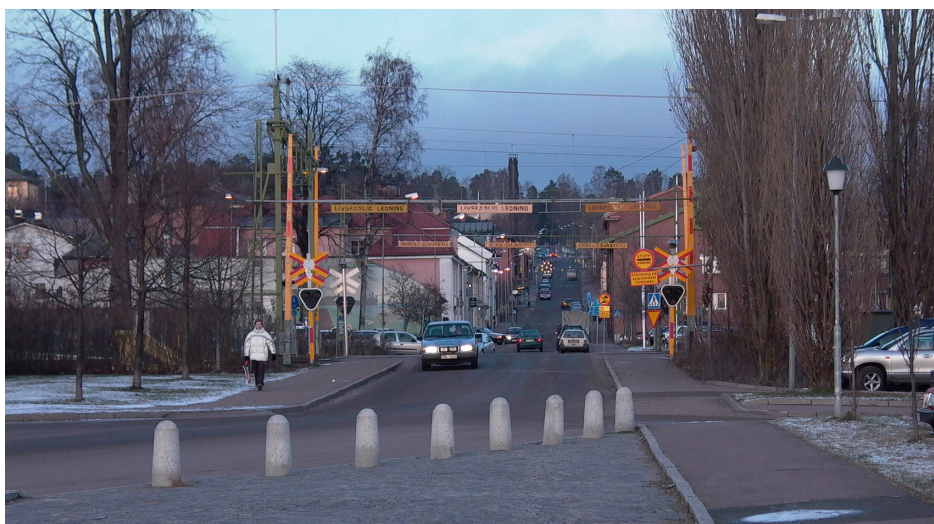


*Tryggheten växer fram ur att människor ständigt är i rörelse.
Foto: Arne Lindström*



Tillgänglighet

För att en integration mellan stadskärnan och hamnområdet ska kunna ske krävs att *barriären*, i form av järnvägen, blir mindre. Fyra av de åtta spår som finns genom centrum idag kommer att försvinna, vilket gör att barriären minskar både fysiskt och visuellt. Det krävs ändå flera bra passager för att man lätt ska kunna ta sig över spåren. Vid Tobaken kommer det att byggas en tunnel för biltrafiken. Säkerhetsmässigt och funktionellt är detta en bra lösning, då godsvagnar ibland blir stående och stoppar biltrafiken. Jag anser däremot att plankorsningen vid Hamngatan ska hållas öppen även i framtiden. Passagen över järnvägen är ett tydligt *stråk* om man anländer med båt till gästhamnen, men det är även viktigt för stadsbilden samt av kulturhistoriska skäl. Hamngatan har varit en viktig gata i staden för att klara de tunga transporterna till och från hamnen. Gatan och dess förlängning är också en viktig siktlinje ner mot Hamnplan och sjön när man anländer till staden norrifrån. Dessutom är den ett viktigt *stråk* i staden och är redan idag i viss mån förlängt till Hamnplan. Den här korsningen ligger mer centralt än korsningen vid Tobaken och vid en *knutpunkt*, vilket också är ett skäl till att hålla den öppen. Skulle korsningen vid Hamngatan stängas för biltrafik blir det svårt att få känslan av att hamnområdet är integrerat med stadskärnan, då gatan genom området blir en återvändsgränd. Skulle det istället byggas en tunnel även här kommer upplevelsen av två åtskilda *områden* att förstärkas ytterligare.



Det är viktigt att hålla korsning vid Hamngatan öppen även i framtiden.

Även för gång- och cykeltrafiken behövs flera bra passager. Den tunnel som redan finns i västra delarna av området behöver rustas upp. Tunneln upplevs idag som trång och otrygg. Här behövs bättre belysning och rengöring av klotter. I mitt förslag kommer man upp till en tvärgata i ett bostadsområde, vilket bidrar till ökad trygghetskänsla gentemot baksidan av ett industriområde som det är idag. Jag föreslår även att det blir en till passage för gång- och cykeltrafiken i närheten av det gamla hamnmagasinet. Detta skulle bli ett tydligt *stråk* som binder samman innerstaden med hamnområdet. Magasinet behöver renoveras och skulle komma att fungera som ett *landmärke*, eftersom det syns tydligt från torget, järnvägs-gatan och tågstationen. Detta gör att även passagen över järnvägen kommer att bli väl synlig. I närheten finns sedan tidigare en plankorsning över två spår till ytterligare en perrong, detta skulle kunna utvecklas till att inkludera alla fyra spåren. Om det inte är möjligt med en plankorsning av säkerhetsmässiga skäl är det ändå viktigt att det blir en passage här, då i form av en tunnel. En tunnel förstärker dock upplevelsen av två olika *områden*, även om tillgängligheten blir bättre. Det är även viktigt att beakta att en tunnel kan vara säkrare ur trafiksynpunkt, men upplevas otrygg ur en social synvinkel.

Genom hela området löper Spårgatan, som är kvar sedan tidigare. Gatan föreslås få en tre meter bred trottoar på båda sidor. Eftersom siktlinjen längs gatan mot långsidan av det ena hamnmagasinet bör bevaras, enligt kulturmiljöanalysen, fungerar det bra att ha kvar gatan. Gatan är visserligen lång och rak, men omgivningarna växlar mycket efter vägen. Från väster åker man först igenom bostadsområdet, där det är träd planterade på trottoaren. Sedan passerar man parken och omgivningarna blir luftigare och gröna. Här finns mycket växter samt det gamla hamnmagasinet. Efter parken kommer man in i lite tätare stadsbebyggelse med butiker och verksamheter i markplan. Här finns torget med täta trädrader

och man kan blicka ut över den öppna sjön. Till sist kommer man fram till hamnmagasinet och Hamnplan, där vägen också svänger och fortsätter över järnvägen.

Bostadsområdet

Bostadsområdet i väster består av olika typer av boende, för att få en *variation*. Längs Spårgatan ligger radhus med en fasad av tegel. De har en marin karaktär och tegelfasaden återkommer även i det bevarade huset längre österut efter gatan. Radhusen är i tre våningar och har en takterass på översta våningen. Entréerna är vända mot gatan. Varje hus har en liten förgård med en mur som avgränsar mot trottoaren samt en privat trädgård på baksidan av huset. Varje hus har även ett garage inbyggt och det ryms dessutom en bil på den egna uppfarten.



Radhus med takterrass

Norr om radhusen föreslås flerfamiljshus med lägenheter. Dessa angränsar till järnvägen, så för att skapa en lugnare innergård är det inga genomsläpp i huskropparna. Däremot är det genomgående entréer som släpper igenom ljus och öppnar upp fasaden en aning. För att skapa livligare fasader är de brutna samt både två och fyra våningar höga med en fasad av puts.



Flerfamiljshus med bruten fasad.

Söder om radhusen föreslås några fristående flerfamiljshus. Dessa hus har en karaktär som påminner om hamnmagasinen, det vill säga en fasad av rött trä och två våningar. Husen rymmer sex lägenheter med egna ingångar. Mellan husen är det gemensamma innergårdar.



Mindre flerfamiljshus med egen ingång.

Kvarteren söder om järnvägsstationen

Kvarteren söder om järnvägsstationen innehåller byggnader med plats för butiker och verksamheter i bottenplan samt lägenheter i de övriga planen. Detta ger möjligheter till en variation och mångfald i Jane Jacobs anda. Verksamheterna och butikerna är framför allt koncentrerade längs Spårgatan. Husen är en, två eller fyra våningar höga beroende på kvartersstorleken. Huset nordväst om hamnmagasinen bör vara två våningar högt för att inte skymma gavlarna på magasinen. Fasadmateriel och färger får gärna varieras, men bör anpassas till innerstadens karaktär. Till detta område kan även med fördel verksamheter som till exempel övernattnig för turismen eller en konsertsal förläggas.

Hamntorget

Hamntorget är det nya torget som ligger vid kajkanten. För att inte konkurrera med de livligare knutpunkterna vid Hamnplan och det gamla torget, bör det här bli en stillsam plats, där man kan sitta och njuta av utsikten. Parkkaraktären *rymd* bör vara dominerande. I den hårda och kantiga miljön bryter en organisk form mönstret. Kanten på den organiska formen är en stödmur som växer upp ur gatstenen. Innanför muren är det en grässlänt. Tvärs över torget löper rader med träd. Träden bör vara av samma sort, gärna en sort som blommar om våren och får en fin höstfärg.



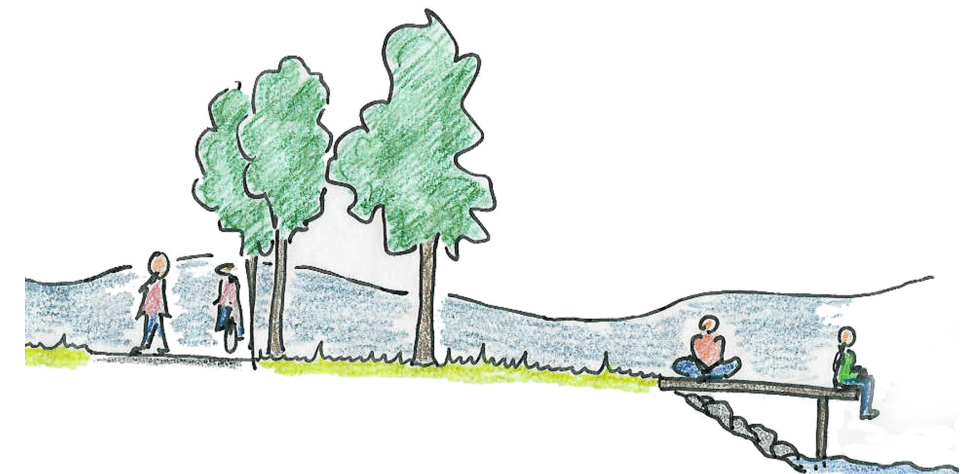
Grässlänter på Hamntorget

Hamnplan

Hamnplan bevaras som det är idag. Området har redan utvecklats till en lite livligare *knutpunkt*, med restaurang, utställningar och tillfälliga arrangemang. Här finns karaktärerna *kulturhistoria*, *festlig prydnadskaraktär* och *rymd*. Hit anländer man med båt till gästhamnen. Eventuell framtida godstrafik bör förläggas hit, för att förstärka platsens karaktär ytterligare. I övrigt tycker jag platsen fungerar bra och föreslår inga ändringar.

Västra Furunäsparken

Västra Furunäsparken sträcker sig från det gamla hamnmagasinet i norr till udden i söder. Parkområdet blir väl synligt från Järnvägsgatan och torget och lockar människor att besöka området. Gång- och cykelvägen som passerar järnvägen fortsätter, liksom stadens rutnätsmönster, rakt söderut ända till vattnet. Vid strandkanten går gång- och cykelvägen över i en brygga, som även den fortsätter en bit rakt ut i vattnet. Den utskjutande bryggan bidrar till att man kan ta sig ut på vattnet även om man inte kan bada på grund av vattnets kvalitet, vilket gör att *barriären* som strandkanten bildar överbryggas. Här kan man verkligen uppleva karaktären *rymd*, då man har den öppna sjön runt om sig. Eftersom bryggan fortsätter i samma höjd som gång- och cykelvägen blir det en relativt stor höjdskillnad till vattenytan. I anslutning till bryggan, ute på udden, breder en stor, öppen gräsyta ut sig. Här finns plats för att ligga och sola, ha picknick, grilla och spela spel, till exempel kasta kubb.



Bryggan vid vattnet.

Detta kan hänvisas till karaktären *allmänningen*. Längs med strandkanten löper en gång- och cykelväg som binds ihop med strandpromenaden i väster och på så sätt bildar ett *stråk* genom hela området. Strandkanten består av en stenslânt, liknande den som finns idag.

Närmast Spårgatan ligger Växtriket, som består av stora planteringar av perenner och några buskträd. Karaktärerna på detta område är *vild* och *artrik*. Här finns bladväxter, gräs och blommande perenner att fascineras över. I mitten av planteringarna finns en liten damm med vattentåliga och storbladiga växter. Runt dammen finns en gångväg, här kan man få lite skugga och avskildhet. Vill man undersöka artrikedomen på närmare håll, kan man ta en av stigarna som slingrar sig genom planteringarna. Planteringarna sträcker sig även över till den andra sidan av Spårgatan, vid det gamla hamnmagasinet.



Ta en promenad på de slingrande stigarna genom planteringarna eller koppla av i skuggan vid dammen.

Mitt i grönområdet ligger några gräsbevuxna kullar. Mellan dessa kullar finns en stor lekplats, parkkaraktären *lustgården*, som ska vara spännande och kreativ. Här ska man kunna springa uppför slânten, leka i det större buskaget eller äta bär från bärbuskarna. Det bör även finnas vatten att leka med, gärna i form av en dusch. Förutom gungor och rutschbana finns det lite annorlunda lekredskap för att klättra, öva balansen och motoriken. Det kan till exempel vara någon form av balansgång, en gångbro mellan kullarna eller en linbana. Redskapen ska kunna nås med barnvagn eller rullstol, vilket innebär att markmaterialet bör åtminstone på utvalda delar vara av till exempel gummi-asfalt eller liknande material. Det bör även finnas ett varierande markmaterial av till exempel sand, gräs och flis att känna på och leka med.



*Kreativa lekredskap
Foto: Magnus Andersson*



*Slânter att leka i både sommar och vinter.
Foto: Magnus Andersson*

Längst ut på udden finns en skateboardpark. Platsen ska fungera som en *knutpunkt* för ungdomar samt ha karaktärerna *rymd* och *festlig prydnadskaraktär*. Underlaget är av asfalt och här finns en pool av betong samt murar och liknande att åka på. Trappan upp till poolen samt murarna fungerar även som sekundära sittplatser vid vattnet. Skateboardparken bör även fungera för cykel och inlines. En gräsbevuxen kulle möter området i norr och ska fungera att cykla på. Gång- och cykelvägarna i grönområdet är av asfalt och ska även kunna användas av inlinesåkare.



Böljande murar i skateboardparken



En pool av betong för skateboardåkare eller cyklister.

Reflektioner

Ett hamnområde som lockar

De offentliga miljöerna i det här förslaget innehåller parkkaraktärerna *rymd*, *atrik*, *vild*, *allmänning*, *lustgård*, *festlig prydnadskaraktär* och *kulturhistoria*. Vid vissa tillfällen kanske man även kan uppleva sinnesstämningen *rofylld*, till exempel om man sitter på bryggan nere vid vattnet med staden i ryggen och den glittrande sjön framför sig, med de skogsbeklädda bergen i horisonten. Det förutsätter dock att parken i övrigt är lugn, eftersom aktiviteterna som lekplatsen och skateboardparken erbjuder innebär en del ljud, liksom buller från järnvägen kan störa. Förslaget i helhet innehåller en blandning av offentliga miljöer, bostäder och verksamheter och har samma struktur som innerstaden. Området är mer lättillgängligt på grund av den nya passagen samt den bibehållna plankorsningen vid Hamnplan. Sammantaget gör detta att området kommer att integreras med stadskärnan och locka besökare. Närheten till vattnet blir mer påtaglig genom att man skymtar sjön längre upp i staden, samt på grund av att man lockas besöka området på andra sidan järnvägsspåren och därmed själv upptäcka stadens attraktiva läge. Attraktionskraften i staden ökas genom att hamnområdet kan erbjuda kvaliteter som inte går att hitta på andra ställen i staden, så som aktivitetsytor för barn och ungdom, men även på grund av att här finns många parkkaraktärer och kvaliteter som lockar.

En del av landskapsarkitektens yrkesroll är att analysera och gestalta de offentliga miljöerna i staden. Utifrån olika förutsättningar ska olika typer av platser bindas samman och bilda en helhet, där människor ska trivas att vara. Jag valde i mitt arbete att enbart utgå ifrån stadsbilden och parkkaraktärerna. I ett verkligt fall hade t ex markföroreningarna som finns i området spelat en stor roll för hur området skulle ha utvecklats. Möjligen hade det varit alltför kostsamt för kommunen att överhuvudtaget kunna bygga något här. Förmodligen hade även Banverket haft synpunkter på de olika passagerna över järnvägen och länsstyrelsen på exempelvis buller från densamme. Genom att "låsa sig" till ett särskilt förhållningssätt, som jag här har gjort, går man miste om andra lösningar som kan vara bra. Stadsbilden och karaktären på de offentliga ytorna är ändå en bred infallsvinkel som innehåller aspekter som funktion, tillgänglighet, estetik, trygghet - allt det som kännetecknar en trevlig och funktionell stad.



Källförteckning

Berggren-Bärring, A-M. & Grahn, P. (1995). *Grönstrukturens betydelse för användningen*. Institutionen för landskapsplanering, Sveriges Lantbruksuniversitet, Alnarp & Ultuna. Rapport 95:3. s. 1-14, 89-95, 276

Björklöf, S. (2002). *Kulturmiljöanalys, Östra Furunäset, Arvika hamn*. Institutionen för Miljövetenskap och Kulturvård, avdelningen för Kulturvård. Göteborgs Universitet.

Carmona, M. m.fl. (2003). *Public places urban spaces. The dimensions of urban design*. Architectural Press, Oxford, UK.

Emilsson, V. (2005). *Arvika hamnområde, fördjupad riskbedömning*. Rapport. WSP Environmental. Göteborg

Florgård, C. (2005). *Grönskan spelas bort*. i (red.) Frank, G. Spelet om staden. Formas, Stockholm. s. 125-135

Gehl, J. (1980). *Livet mellem husene. Udeaktiviteter og udemiljøer*. Afdelingen for landskabs- og havekunst, samt Institu for by- og landskapsplanlægning. Kunstakademiets Arkitektskole, København. Andra utgåvan.

Grahn, P. (2005). *Om trädgårdsterapi och terapeutiska trädgårdar*. i (red) Johansson & Küller. Svensk miljöpsykologi. Studentlitteratur, Lund. s. 245-259

Lidskog, R. m.fl. (2001). *Våldet och tryggheten i staden*. i (red.) Elander, I. Den motsägelsefulla staden. Vardagsliv och urbana regimer. Studentlitteratur, Lund. s.53-82

Lynch, K. (1960). *The image of the city*. The Massachusetts Institute of Technology and the President and Fellows of Harvard College, the United States of America. s. 1-90

Nordenberg, R. (1986). *Om Arvika*. Arvika kommun. s. 31-34, 73-76

Nordh, H. (2006). *Parkkaraktärer – ett verktyg för planering och gestaltning av grönområden*. Examensarbete vid landskapsarkitektprogrammet, institutionen för landskapsplanering, Sveriges Lantbruksuniversitet, Alnarp.

Nordström, A. (1999). *Arvika. En tillbakablick över kommunens järnvägar*. Kulturnämnden, Arvika kommun.

Nordström, A. & Gustafsson, B. (2002). *Arvika hamn. En tillbakablick över stadens framsida*. KommunTeknik, Arvika kommun.

Nordström, A. & Gustafsson, B. (2001). *Arvika sjöstaden. En tillbakablick över Sveriges innersta hamn*. Kulturnämnden och KommunTeknik, Arvika kommun.

Sandström, U. (2001). *Naturen i staden – grönområden och livskvalitet*. i (red.) Elander, I. Den motsägelsefulla staden. Vardagsliv och urbana regimer. Studentlitteratur, Lund. s. 118-140

Muntliga källor:

Nyström, K. 051209. Arkitekt, Arvika kommun. Intervju

Persebo, P-G. 060915. Parkchef, Arvika kommun. Intervju

Elektroniska källor:

<http://www.arvika.se> (060202)

Ledstjärnor

Visioner & mål

<http://www.banverket.se> (061005)

Nycklingsverktyg för parkkaraktärer

